

J R 東海労申第 3 7 号
2 0 1 8 年 3 月 5 日

東海旅客鉄道株式会社
代表取締役社長 柘植 康英 殿

J R 東海労働組合
中央執行委員長 小林 光昭

のぞみ 3 4 号台車亀裂事故に関する追加申し入れ

2 月 28 日、マスコミは「川崎重工業が製造した台車の外枠底面が削られ、強度が保てず破断寸前の亀裂となった」「川崎重工業が底面を削って納入した台車は、J R 西と東海で 147 台。J R 西で基準の 7 mm に達していない台車が 101 台あり、そのうち溶接時に傷がつき薄く削られていた 6 台はすでに交換した」「J R 東海は 46 台厚さ不足の台車があり、今年末までに交換を終える予定」「両社ともすぐに走行に問題のある台車はないが、交換までの間、超音波検査や目視などで亀裂の有無を確認する」などと報道した。

のぞみ 34 号事故は、脱線転覆寸前の異常事態であった。そのため J R 東海労は 12 月 14 日、申第 29 号で事故の原因究明や再発防止のために申し入れを行った。しかし会社からの回答、労使協議は未だ行われていない。J R 西日本は、事故後、異音や異臭があったときは停止手配を取ることや各駅に車両保守の要員を張り付けるなどの対策を明らかにした。また、今回のマスコミ発表内容についてもホームページで見解や対策について明らかにした。しかし J R 東海はそれが他人事のように見解すら明らかにしていない。

事故車両が他社所属であっても、同型の車両を保有し相互に往来している以上、安全に対する危機感を共有し、万全な対策を考えるべきである。ましてのぞみ 34 号を、異臭・異音を発しながら脱線転覆寸前の状態で新大阪から名古屋まで所定の速度で走行させたのである。更に今回明らかにされた基準に達しない台車 147 台のうち 46 台を J R 東海が保有している。

安全最優先というスローガンが、絵に書いた餅のように対外的なリップサービスでは乗務員や旅客の命を守ることはできない。脱線転覆寸前の重大事故に対する会社の対応には問題が多くある。従って下記の通り改めて申し入れるので速やかに団体交渉を開催すること。

記

1. 「JR東海は所有する川崎重工製の台車 130 台のうち、46 台が基準を満たしていなかった、と発表」という報道は事実なのか、明らかにすること。事実だとすれば、点検作業を行ったのは川崎重工なのか、JR東海なのか、点検作業実施箇所等を明らかにすること。
2. 「基準を満たしていない」の基準とは何を指すのか、それがどのように影響するのか、会社として明らかにすること。
3. 「基準に満たない台車については、JR東海は今年末までに交換を終える予定」と言う報道は事実なのか、明らかにすること。
4. 基準に満たない台車が完全に交換されるまで、具体的にどのような対策を行うのか明らかにすること。
5. 基準に満たない台車の導入を防止する手段はなかったのか、明らかにすること
6. 基準に満たない台車が組み込まれた編成が本線を走行していたことに関する見解を明らかにすること。
7. 新大阪から名古屋までの運転士、車掌、指令のやりとり、運転、車両、車内の状況について時系列に沿って詳細に明らかにすること。
8. 当面する安全対策として、異音、異臭があったときは停止手配を取ることとし、各駅に車両の保守要員を配置すること。
9. この申し入れと併せて、「JR東海労申第 29 号」についても団体交渉を開催すること。

以上